L. W kr. 5830

Alleg. III.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego o ustawie drogowej.

Wysoki Sejmie!

Projekt ustawy drogowej przedstawiony Wysokiemu Sejmowi w roku zeszłym i niezałatwiony w pełnej Izbie dla braku czasu, był przedmiotem obrad w komisji drogowej, która większością głosów uchwaliła pozostać przy zasadach przez Wydział krajowy proponowanych, wprowadzając tylko trzy ważniejsze zmiany, nie tyczące się tyle zasad samych ile raczej sposobu ich wykonania.

Pierwszą taką zmianą jest proponowany przez komisyę w §. 2. ustępie 4. dodatek ścieśniający udział Wydziału krajowego w zakładaniu dróg powiatowych.

Dla zrozumienia tej zmiany posłuży następujące wyjaśnienie:

Według projektu Wydziału krajowego uznane być mają za powiatowe „drogi ważniejsze dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie w szczególności zaś te, które miasta i znaczniejsze miasteczka targowe łączą tak między sobą, jak i z drogami bitemi lub stacyami kolei żelaznych.“

Postanowienie to dąży do utworzenia całej sieci dróg powiatowych, niezmiernie ważnych w ekonomicznym ustroju naszego kraju.

Doświadczenie jednak nauczyło, że nie wszystkie Rady powiatowe zostają na wysokości swego powołania i spełniają swój obowiązek, tak, jak tego dobro powiatu wymaga. Słusznie zatem obawiać się można, że kiedy reprezentacye jednych powiatów w dobrze zrozumianym interesie własnym, przystąpią z całą gorliwością do zakładania nowych dróg powiatowych na podstawie środków, jakichby im dostarczyła nowa ustawa drogowa, inne okażą w tej sprawie tę samą obojętność z jaką dotychczas postępowały. Obawy te są uzasadnione i oparte na faktach. Mamy reprezentacye powiatowe, które w przeciągu siedmioletniego okresu autonomicznego złożyły tyle dbałości o rozwój środków komunikujących, że gdyby reprezentacye wszystkich innych powiatów szły były za ich przykładem, posiadałby kraj dziś przeszło 200 mil nowych bitych dróg powiatowych — mamy zaś na 74 blisko 50 takich reprezentacyi powiatowych, które w tym czasie ani jednej piędzi drogi bitej nie zbudowały.

Pod względem ekonomicznym jest obojętność taka szkodliwą nietylko dla powiatów nietroszczących się wcale o drogi, lecz jest także dotkliwą dla innych powiatów a tworząc w różnych punktach krajowego systemu komunikacyjnego przeszkody, wstrzymuje naturalne krążenie żywotnych soków kraju i tamuje przezto rozwój bogactwa i kultury krajowej. W interesie powiatów dbałych o swe dobro, w interesie całego kraju zaproponował Wydział krajowy w dalszym ciągu wyżej przytoczonych słów projektu następujące postanowienie:

„Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z powzięciem takiej uchwały (t. j. nie uznała drogi posiadającej wyżej wymienioną cechę za powiatową), natenczas Wydział krajowy, po wysłuchaniu zdania Rady powiatowej, może uznać taką drogę za powiatową.“

Komisya drogowa zmodyfikowała to postanowienie dodając po wyrazach: „Jeżeliby Rada powiatowa,“ następujące bliższe określenie: *„pomimo żądania przeważnej części powołanych do prestacyi konkurencyjnych w myśl §. 14.“* Dodatek ten, który uznanie drogi powiatowej czyni w pewnym razie zawisłem od życzenia przeważnej części stron konkurencyjnych uzasadniała komisya „potrzebą usunięcia pojawiającej się prawie po wszystkich powiatach obawy, iż na nich, bez nich, nałożone być mogą dowolnie nieokreślone w swych rozmiarach ciężary.“

Lecz obawa ta jest płonną. Ciężary nie mogą być nałożone dowolnie, albowiem projekt ustawy określa wyraźnie, jakie drogi uznane być mają za powiatowe.

Powtóre ustawa zapewnia powiatom obfite środki na budowę i utrzymanie dróg powiatowych t. j. prestacye w robociźnie, tak, iż nakładanie dodatków do podatków bezpośrednich okaże się rzadko kiedy potrzebnem.

Nareszcie Wydział krajowy działałby w zastępstwie Rady powiatowej *tylko* w razie zaniedbania z jej strony obowiązku.

Wprawdzie niektórzy teoretycy wykluczają zupełnie mięszanie się władzy środkowej do działania korporacyi autonomicznych, twierdząc, iż tylko tym sposobem wyjdą one z niemowlęctwa i staną kiedyś o zupełnie własnych siłach; lecz teorya ta jak każda teorya jest względną i we wszystkich konsekwencyach przeprowadzić się nie da, a zwłaszcza u nas, gdzie długo jeszcze trzeba czekać, zanim wszystkie gminy i powiaty dójdą do zrozumienia własnego interesu i rządzić się będą same tak, iż między ich interesem, a interesem ogółu nie będzie sprzeczności.

Do takiego stanu idealnego, do wykształcenia wszystkich czynników ustroju społecznego w kierunku autonomicznym powinniśmy dążyć bez ustanku, lecz dążyć powoli i systematycznie a nie pozostawiać autonomii gminnej i powiatowej zupełnie własnej samowoli tak długo, dopóki nie będziemy mieli rękojmi, iż swobodne działanie wszystkich jednostek zgodnem będzie z dobrem kraju całego; że zaś pozostawienie Radom powiatowym wyłącznego wpływu na zakładanie dróg powiatowych mogłoby być zgubnem dla rozwoju środków komunikacyjnych w całym kraju, przeto przyjęcie w ustawie drogowej ingerencyi reprezentacyi krajowej, mającej stać na straży interesów całego kraju okazuje się tém bardziej uzasadnionem, że reprezentacya ta corocznie wyznaczanemi zasiłkami przyczynia się także materyalnie do rozwoju sieci dróg powiatowych.

A jeżeli z tego stanowiska wychodząc każdy przyznać musi, iż w obec powyższych względów ekonomicznych i prawnych zamilknąć muszą obawy partykularne, to tém mniej uzasadnioną okazuje się poprawka komisyi drogowej, według której w pewnym razie właśnie strony powołane do konkurencyi stanowić mają o uznaniu drogi powiatowej. Pomijając stylizacyę: „przeważna część powołanych do prestacyi konkurencyjnych“, dopuszczającą różnoraką interpretacyę, samo oddanie sprawy związanej tak ściśle z ekonomicznym rozwojem kraju w ręce stron prywatnych, które częstokroć znaczenia komunikacyi ocenić nie umieją, okazuje się niewłaściwem.

nii tych mężów, którzy stykając się bezpośrednio z gospodarstwem drogowem, braki jego najlepiej znają. Jeżeli jednak zgromadzenie prezesów nie potrafiło zgodzić się w jednym punkcie a mianowicie co ma być wzięte za podstawę wymiaru prestacyi, to wcale dziwić się nie można.

Odmienne stosunki i warunki, naszego kraju aż nazbyt usprawiedliwiają rożnorodne zdania co do podstawy wymiaru prestacyi To co mieszkańcom górskich lub leśnych okolic najbardziej odpowiada, wydać się musi niestosownem i uciążliwem mieszkańcom ziem żyżnych i odwrotnie. Dla tego w tym jednym punkcie między interesowanymi lub tychże reprezentującymi nigdy do zgody nie przyjdzie. *Tu rozstrzygnąć musi przeciętny interes kraju*, a najlepszym dowodem, że proponowany przez Wydział krajowy wymiar na podstawie inwentarza roboczego, domów, rodzin i pojedynczych osób najbardziej temu przeciętnemu interesowi odpowiada, jest właśnie chwiejność zdań zgromadzonych prezesów, to za, to przeciw projektowi Wydziału krajowego.

Wydział krajowy mniema stanowczo, iż każda inna podstawa równego wymiaru prestacyi drogowych byłaby mniej sprawiedliwą, a mogłaby nią być tylko pewna jednostka gruntu posiadanego lub też podatku opłacanego.

Oparcie wymiaru prestacyi ciągłej na ilości inwentarza roboczego, ma jeszcze i tę zaletę, że uwzględnia nietylko korzyści z dróg odnoszone, lecz także i szkody, jakie posiadacze bydła drogom wyrządzają niszcząc je w stosunku do posiadanej ilości bydła.

Z pomiędzy zasad, na które zgodziło się zgromadzenie prezesów jedna tylko nie znajduje zastosowania w zeszłorocznym projekcie Wydziału krajowego, mianowicie: *konkurencya do dróg gminnych.* Wydział krajowy sądził, iż przyjęta przezeń zasada konkurencyi do dróg powiatowych sprawi to, iż wszystkie ważniejsze drogi gminne przeistoczone zostaną, na drogi powiatowe; lecz przechyla się chętnie do objawionego na zgromadzeniu prezesów życzenia, ażeby zasada konkurencyi znaleść mogła zastosowanie także do dróg gminnych, tam mianowicie, gdzie gminy nieludne i ubogie mają nieraz bardzo znaczną przestrzeń dróg, z których częstokroć korzystają sąsiednie gminy zamożne. W tym celu proponuje Wydział krajowy następujący dodatek do pierwszego ustępu §. 18. w zeszłorocznym projekcie: *„może też powołać gminy i obszary dworskie do konkurencyi na rzecz sąsiedniej drogi gminnej, pozostawiając wszakże na miejscowe potrzeby, przynajmniej* $^1|_3$ *prestacyi rocznej."*

W końcu nadmienia Wydział krajowy, iż w zeszłorocznym projekcie swoim poczynił jeszcze niektóre zmiany nieznaczne mianowicie: w §. 9, §. 11. ustęp 2., §. 15. ustęp 2, §. 16. ustęp. 1 i 2, §. 19, §. 20, §. 23, §. 26 ustęp 5, §. 28. ustęp 5, §. 29 ustęp 1, §. 35, §. 36 ustęp 2. Zmiany te ułatwić mogą uzyskanie dla projektu sankcyi Najwyższej.

Na podstawie powyższego wywodu uprasza Wydział krajowy:

Wysoki sejm raczy uchwalić załączony $^1|.$ projekt do ustawy drogowej. $^1/.$

We Lwowie dnia 12. Marca 1875.

Marszałek krajowy
Leon Książe Sapieha w. r.

Władysław hrabia Badeni w. r.
Członek Wydziału krajowego.

do L. 5830/1875.

Alegat A.

Protokół

spisany we Lwowie w sprawie obrad nad projektem ustawy drogowej.

Na zaproszenie grona posłów, którzy są zarazem Prezesami Rad powiatowych zebrali się dnia 18. lutego 1875 r. o 11. godzinie przed południem w głównej sali ratuszowej miasta Lwowa następujący panowie, bądź jako prezesowie Rad powiatowych, bądź też jako delegaci powiatowi a prócz nich Referent departamentu komunikacyi w Wydziale krajowym i tegoż poprzednik w tym urzędzie.

Obecnych było 57 a mianowicie: Edward hr. Stadnicki, Zenon Słonecki, Stanisław Starowiejski, Jan Jocz, Walery Brzozowski, Stanisław Polanowski, Stanisław Bykowski, Józef Męciński, Julian Skolimowski, Adolf Zakrzewski, Tytus Kielanowski, Ignacy Mochnacki, Jan Vivien, Konstanty hr. Brunicki, Ignacy Kopczyński, ks. Wiktor Dolnicki, Paweł Nikorowicz, Jan Capri, Edward Błażowski, Feliks Skrochowski, Stanisław Kotarski, Karol br. Brunicki, Juliusz Kozicki, Teofil Chwalibóg, Józef Wernicki, Władysław Dąbski, Władysław Tustanowski, Hipolit Czajkowski, Bogusław Bzowski, Karol Hubicki, Waleryan Czajkowski, Artur Głogowski, Konstanty Pawlikowski, Henryk Christyani, Zdzisław hr. Tyszkiewicz, Mieczysław hr. Rey, Wojciech hr. Komorowski, Jan Pietruski, ks. Aleksy Łukaszewicz, Adam Uznański, Kazimierz hr. Wodzicki, Franciszek Jasiński, Albert Strzelecki, Karol hr. Bobrowski, Henryk Szeliski, Henryk Lewicki, Teofil Żurowski, Józef Nowosielecki, Konstanty Bielski, Stefan hr. Zamojski, Bartłomiej Rozwadowski, Kalikst Horoch, Erazm Niedzielski, ks. Merunowicz, Hieronim ks. Lubomirski, Władysław hr. Badeni, Piotr Gross.

Po wyborze przewodniczącego w osobie Kazimierza hr. Wodzickiego i po zaproszeniu przez tegoż na sekretarzy pp: Zenona Słoneckiego i Józefa Wernickiego, przystąpiono do obrad. Hr. Badeni składa na stół przewodniczącego projekt zmiany ustawy drogowej przesłany przez hr. Mieroszewskiego Prezesa Rady powiatowej krakowskiej, który, jako poseł na Radzie państwa obecnie sejmującą, nie mógł na zebranie przybyć.

Hr. Rey wręcza przewodniczącemu przesłane na jego ręce przez komitet Towarzystwa gospodarczo-rolniczego krakowskiego sprawozdania z posiedzeń ogólnego zgromadzenia tegoż Towarzystwa z lat 1871 i 1872, w których znajdują się rozprawy nad projektem ustawy drogowej.

Po zagajeniu posiedzenia przez przewodniczącego wyjaśnił pan Męciński, iż celem zebrania jest objawienie opinii co do kardynalnych zasad ustawy drogowej.

Pan Wernicki proponuje wybór komisyi z 15. członków, któraby rozpatrzyła projekta ustawy drogowej i na posiedzeniu następnem zdała sprawę.

Pan Bzowski wnosi, ażeby przyjąć najpierw zasady główne co do kosztów budowy i utrzymania dróg a potém wybrać komisyę do rozwinięcia zasad.

Hr. Badeni proponuje, ażeby przejść in medias res i rozpocząć dyskusyę nad następującemi pytaniami:

1. Jakie mają być kategorye dróg publicznych nierządowych?
2. Jakie mają służyć środki do budowania i utrzymywania tych dróg?
3. Jakie władze mają temi drogami zarządzać?
4. Którym władzom przysługiwać ma egzekucya? — zarazem wnosi, ażeby jeneralną dyskusyę zamknąć.

Po wyczerpaniu dyskusyi przyjęto wniosek hr. Badeniego, a tem samem odroczono wniosek względem wyboru komisyi.

Przystąpiono następnie do dyskusyi nad pierwszem pytaniem: jakie mają być kategorye dróg publicznych nierządowych.

Hr. Stadnicki proponuje, ażeby zatrzymać dzisiejszy podział dróg na krajowe, powiatowe i gminne.

Pan Starowiejski wnosi, ażeby prócz krajowych, powiatowych i gminnych przyjąć czwartą kategoryę dróg *konkurencyjnych.*

Pan Hubicki proponuje dwie kategorye: 1. drogi bite krajowe, 2. drogi zwyczajne (niebite) gminne.

Baron Brunicki proponuje dwie kategorye: krajowe i gminne.

Pan Nowosielecki proponuje, ażeby uchylić kategoryę dróg powiatowych i przyjąć natomiast kategoryę dróg konkurencyjnych.

Po wyjaśnieniu danem przez hr. Badeniego odstępuje pan Starowiejski od swego wniosku do tworzenia nowej kategoryi dróg i oświadcza, iż mu tylko o to idzie, ażeby zasada konkurencyi była zastosowaną.

Przystąpiono do głosowania. Za wnioskiem, ażeby przyjąć tylko dwie kategorye dróg a mianowicie: krajowe i gminne, oświadczyło się 15 członków. Wniosek zatrzymania dotychczasowego podziału dróg nierządowych na drogi krajowe, powiatowe i gminne, pryjęty został bardzo znaczną większością.

Wniosek pana Rozwadowskiego, ażeby każdą drogę nierządową i niekrajową na której znajduje się myto uznać za powiatową, został odrzucony.

Odrzucono również wniosek pana Chwaliboga, ażeby zgromadzenie odroczyło się do dnia następnego, celem dania każdemu członkowi możność przedstawienia swego wniosku na piśmie.

O godzinie 3. popołudniu zamknął przewodniczący posiedzenie oświadczając, iż następne zebranie odbędzie się dnia dzisiejszego o godzinie 6. popołudniu w Sali Towarzystwa kredytowego ziemskiego. K. Wodzicki w. r.

Ciąg dalszy.

Posiedzenie rozpoczęło się o godzinie 6 ½ popołudniu w sali Towarzystwa kredytowego ziemskiego.

Przystąpiono do dyskusyi nad *drugiem* pytaniem: Jakie mają służyć środki do budowania i utrzymywania dróg powiatowych i gminnych.

Przyjęto wniosek pana Starowiejskiego, ażeby prowadzić osobno dyskusyę nad środkami utrzymania i budowy dróg gminnych, a osobno nad źródłem funduszu dróg powiatowych, przeciw wnioskowi hr. Zamojskiego, który żądał, aby uznać wspólność źródła funduszu dróg powiatowych i gminnych i następnie przeprowadzić dyskusyę nad tém źródłem.

Przy dyskusyi nad przedmiotem drugiego pytania zabierali jeszcze głos pp: Brzozowski, Wernicki, hr. Wodzicki, Hubicki, Uznański, ks. Merunowicz, hr. Rey, Chwalibóg, Rozwadowski, **Capri, Jasiński, Bykowski, Erazm Niedzielski, Bzowski, Męciński, hr. Badeni.**

Ogółem było w tym przedmiocie pięć wniosków około których toczyła się dyskusya.

I. Wniosek pp: Starowiejskiego i Hubickiego, ażeby za podstawę obrad przyjąć obowiązującą obecnie ustawę drogową, która wymaga tylko niektórych odmian, poprawek i nowel.

II. Wniosek pana Brzozowskiego treści następującej: „Źródłem dochodów na koszta utrzymania i budowy dróg powiatowych i gminnych ma być opłata w pieniądzach." Podobnej treści był wniosek pana Caprego, który żądał, ażeby źródłem dochodu był *podatek.*

III. Wniosek pana Chwaliboga: „aby zaprowadzić zmianę co do prestacyi przez odrabianie dni „na miarową robotę, rozdzieloną podług podatku gruntowego, domowego, domowo-czynszo- „wego, zarobkowego i dochodowego w gminie i obszarze dworskim opłaconego, przydzie- „lając każdemu kontrybuentowi, taką przestrzeń drogi, jaka w stosunku jej rozległości do „opłacanych przez niego podatków na niego przypada; — gotowe wydatki miałyby być „pokryte w sposób w nowym projekcie ustawy drogowej oznaczony."

IV. Wniosek pana Bzowskiego następującej treści: „kto płaci mniej jak 20 złr. podatku t. j. „gruntowego, domowego, zarobkowego, winien odrobić rocznie od każdego reńskiego opłaca- „nego podatku *pół dnia* do drogi roboty ręcznej. Kto płaci więcej jak 20 złr. podatku, „winien od każdego reńskiego opłaconego podatku płacić rocznie 5 % na fundusz drogi „gminnej, każdy co winien uiszczać robociznę, może się od niej wykupić po cenie przez „Wydział powiatowy oznaczonej. Każdy co winien płacić dodatek 5%, może się uwol- „nić od zapłaty należytości przez uiszczenie robocizny na podstawie ceny przez Wydział „powiatowy ustanowionej. Ci co posiadają bydło robocze, winni w razie potrzeby odbywać „robociznę ciągłą, a w takim razie rachuje się jeden dzień ciągły, za dwa dni piesze. „W razie gdyby prestacya miejscowa nie wystarczała na potrzebę drogi może być nałożony „dodatek do podatków w tej gminie katastralnej do wysokości 3%, — również może być „wezwana gmina sąsiednia za poprzedniem orzeczeniem Wydziału powiatowego do przyjęcia „w pomoc robociznę, jednak nie większą jak połowa prestacyi wynosi."

V. Wniosek hr. Reya, ażeby za podstawę do obrad przyjąć projekt większości sejmowej komisyi drogowej, będący tylko nieznaczną modyfikacyą projektu ustawy drogowej, wypracowanego przez Wydział krajowy.

Przy głosowaniu upadły wnioski I. II. III. i IV., a przyjętym został wniosek hr. Reya.

Na propozycyę pana Polanowskiego, popartą przez przewodniczącego i hr. Badeniego, wybrano komisyę z 5 członków a mianowicie pp: hr. Wodzickiego, pana Jasińskiego, hr. Reya,

Zurowskiego, Rozwadowskiego, celem rozpatrzenia projektu większości komisyi sejmowej a względnie Wydziału krajowego i zdania o tém sprawy zgromadzeniu na najbliższém posiedzeniu, które zapowiedział przewodniczący na dzień następny o godzinie 5. popołudniu w Sali Towarzystwa kredytowego ziemskiego.

Zamknięto posiedzenie o godzinie $10^1|_2$ w nocy.

Na żądanie pp: Hubickiego i Starowiejskiego uwidocznia się w protokole, że wniosek ich odrzuconym został większością głosów 21. przeciw 19. K. Wodzicki w. r.

Ciąg dalszy.

Posiedzenie rozpoczęło się o godzinie $5^1|_2$ popołudniu w sali Towarzystwa Kredytowego ziemskiego. Przybył na nie jeszcze p. Apolinary Hoppen prezes Rady powiatowej w Dolinie.

Hr. Wodzicki oświadcza, iż komisya wybrana na wczorajszem posiedzeniu do zbadania projektu ustawy drogowej przez większość komisyi drogowej uchwalonego, przyjęła w zasadzie prestacyę w naturze jako źródło, z którego utrzymywane być mają drogi powiatowe i gminne, lecz nie mogąc się zgodzić na odnośne postanowienia zawarte w §. 12. i 13. projektu komisyi sejmowej, uchwaliła większością głosów trzech przeciw dwom, nie zalecać zgromadzeniu zasad zawartych w rzeczonych paragrafach projektu komisyi sejmowej. Co do innych postanowień wspomnionego projektu komisya badała je, i czyni w nich niektóre zmiany.

Hr. Rey zdaje szczegółową sprawę z obrad komisyi, iż co do poprawek w projekcie komisyi sejmowej od §. 1. do włącznie 11., a następnie od §. 14. do włącznie 38., tak większość jak mniejszość komisyi zgadza się na nie.

Najważniejsze z tych poprawek są następujące: w §. 1. ustęp 3., w §. 2. ustęp 4., i w §. 4. ustęp 2. i 3., proponuje komisya zamiast postanowień zawartych w projekcie komisyi sejmowej, te zmiany, które poczynił już Wydział krajowy w projekcie, który w r. b. Wysokiemu Sejmowi przedstawić zamierzam. Przytém nie zgadza się komisya z §. 14. projektu komisyi sejmowej według którego gminy i obszary dworskie tego samego powiatu oddalone o 12 kilometrów w prostej linii od pewnej drogi powiatowej stanowią jéj okręg konkurencyjny. Natomiast proponuje komisya 7 kilometrów. Różnica zdań w łonie komisyi objawiła się tylko co do §. 12. i 13. projektu komisyi sejmowej. Większość komisyi opuszcza je zupełnie nie stawiając na ich miejsce innego. We wniosku swym stara się mniejszość komisyi zmniejszyć o ile to być może prestacye ciągłe i nałożyć także pewien datek w pieniądzach na tych właścicieli, którzy prowadząc gospodarstwo lasowe nie utrzymają inwentarza roboczego.

Pan Żurowski referuje imieniem większości komisyi, która uchwaliła nie zalecać zgromadzeniu postanowień §. 12. i 13. projektu komisyi sejmowej jako niesprawiedliwych i niewykonanych.

Dalsza dyskusya toczyła się około następujących trzech wniosków.

I. Wniosek p. Uznańskiego poparty przez hr. Reya, ażeby zgromadzenie przeszło do porządku dziennego nad wnioskiem większości komisyi, który, jako pozbawiony zasadniczego dodatniego postanowienia, nie może być przedmiotem dyskusyi.

II. Wniosek p. Hubickiego, ażeby zatrzymać dotychczas obowiązującą ustawę drogową i poczynić w niej tylko odpowiednie zmiany poparte przez p. Starowiejskiego z poprawką żądającą wyboru komisyi, która by się zastanowiła nad tą ustawą, objawiła o niej swe zapatrywanie i zaproponowała zmiany konieczne.

III. Wniosek pana Bzowskiego, ażeby nad wnioskiem mniejszości komisyi przejść do porządku dziennego poparty przez p. Żurowskiego. Pan Uznański cofnął swój wniosek a przy głosowaniu przyjęty został wniosek większości komisyi, poczém zgromadzenie orzekło, iż wniosek mniejszości został odrzuconym.

Wniosek II. nie przyszedł pod głosowanie jako załatwiony uchwałą z dnia 18. lutego 1875.

Oprócz powyższych były jeszcze następujące wnioski:

1. Wniosek hr. Stadnickiego: Zgromadzenie wyrazi życzenie, aby Wydział krajowy zasięgnął opinii Wydziałów powiatowych, co do podstawy na jakiej oparta ma być prestacya w naturze;

2. Wniosek pana Viviena żądający nałożenia na obszary dworskie zamiast nieokreślonej prestacyi w materyale drzewnym, datków pieniężnych w stosunku do opłacanych podatków bezpośrednich;

3. Wniosek pana Bzowskiego, ażeby wybrać komisyę dla zaproponowania odpowiednich modyfikacyi w obowiązującej ustawie drogowej.

Pan Horoch składa na stół przewodniczącego załączony do niniejszego protokołu wykaz, mający świadczyć, jak wielką stosunkowo prestacyą w materyale drzewnym przyczyniają się do utrzymania dróg gminnych niektóre obszary dworskie w powiecie Tarnobrzeskim.

Pan Polanowski konstatuje że zgromadzenie rozjeżdża się bez żadnego rezultatu.

Pan Hubicki zaprzecza temu albowiem zgromadzenie objawiło njemnie opinię swoją w przedmiocie, nad którym obradowało.

Pan Męciński konstatuje, że zgromadzenie jakkolwiek co do 2. pytania swego programu nie przyjęło żadnych pozytywnych uchwał, jednak bardzo znaczną większością oświadczyło się w zasadzie za prestacyami w naturze i za konkurencyą do dróg gminnych i powiatowych. Co się zaś tyczy wymiaru prestacyi w naturze zdania są w ten sposób podzielone, iż mniej więcej połowa członków zgromadzenia oświadczyła się za wymiarem proponowanym przez większość komisyi sejmowej, druga zaś połowa, która na posiedzeniu wieczornem z dnia 18. lutego b. r. reprezentowała większość, na dzisiejszém zaś posiedzeniu mniejszość, nie uczyniła w tym względzie żadnego wniosku. Również to należy zaznaczyć, iż zgromadzenie jakkolwiek słabą większością oświadczyło się na wieczornem posiedzeniu dnia 18. lutego b. r. przeciw dziś obowiązującej ustawie drogowej, najbardziej zaś godzi się podnieść, iż zgromadzenie prawie jednomyślnie oświadczyło się przeciw podatkowi jako wyłącznemu źródłu na cele drogowe.

Hr. Badeni oświadcza, iż dalsza dyskusya byłaby bezużyteczną i nie zawierałaby żadnej wskazówki dla reprezentacyi krajowej, gdyby zgromadzenie nie potrafiło skupić się około jakiej zasadniejszej myśli.

Wniosek Hr. Stadnickiego co do zasięgania opinii Wydziałów powiatowych został odrzucony — inne wnioski nie przyszły pod głosowanie.

Na wniosek hr. Zamojskiego zamkniętem zostało posiedzenie o godzinie 10¼ w nocy.

L. 5830|1875.

Alegat B.

USTAWA

z dnia . . . 187 dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem o drogach publicznych niceraryalnych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu krajowego Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam co następnje:

I. Ogólne postanowienia.

§. 1.

Ustawa niniejsza obejmuje postanowienia o drogach krajowych, powiatowych i gminnych.

Drogami krajowemi są drogi już obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które ustawą krajową za drogi krajowe uznane zostaną.

Drogami powiatowemi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które uchwałą Rady powiatowej lnb Sejmu krajowego (§. 2. ustęp 4.) za powiatowe uznane zostaną.

Wszystkie inne drogi do publicznego nżytku przeznaczone są drogami gminnemi. Obszar dworski, ze związku gminnego wyłączony, stanowi pod względem dróg gminnych jedną całość z obszarem gminy katastralnej, do której należy.

Mosty, przewozy i budowy sztuczne uważane będą za części tej drogi, na której się znajdują; ze względn jednak na szczególną ważność lub kosztowność budowy może zrobić wyjątek od tego prawidła Sejm krajowy, przyjmując koszta budowy lub ntrzymania na fundusz krajowy, a co do dróg gminnych także Rada powiatowa, przyjmując one na fundusz powiatowy.

§. 2.

Do zakładania drogi krajowej i do przeistoczenia drogi innej kategoryi na drogę krajową potrzeba ustawy krajowej.

Do zakładania drogi powiatowej tudzież do przeistoczenia drogi gminnej na powiatową potrzeba uchwały Rady powiatowej.

Prócz tego winno zakładanie dróg krajowych i powiatowych poprzedzać — dla względów politycznych i wojskowych — przyzwolenie właściwych władz, a przy drogach powiatowych także przyzwolenie Wydziału krajowego.

Za drogi powiatowe uznane być mają drogi ważniejsze dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie, w szczególności zaś te, które miasta i znaczniejsze miasteczka targowe łączą tak między sobą jak i z drogami bitemi, lub stacyami kolei żelaznych. Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z powzięciem takiej uchwały, natenczas Sejm krajowy po zbadaniu sprawy przez Wydział krajowy i wysłuchaniu zdania Rady powiatowej, może uznać taką drogę za powiatową.

Do zakładania dróg gminnych potrzeba zgodnego postanowienia Rady gminnej i przełożonego obszaru dworskiego, jak nie mniej przyzwolenia politycznej władzy powiatowej i Wydziału powiatowego.

W razie sporu między gminą a obszarem dworskim, lub też między sąsiedniemi gminami, a względnie obszarami dworskimi w sprawie zakładania dróg gminnych orzeka Wydział powiatowy.

§. 3.

Własność nieruchoma, na rzecz drogi publicznej potrzebna, winna być nabytą w drodze wywłaszczenia podług istniejących ustaw i przepisów.

§. 4.

Zaniechanie drogi krajowej wymaga ustawy krajowej — drogi powiatowej: uchwały Rady powiatowej i przyzwolenia c. k. Namiestnictwa i Wydziału krajowego — drogi gminnej: postanowienia Rady gminnej i przełożonego obszaru dworskiego tudzież przyzwolenia Rady powiatowej i politycznej władzy powiatowej.

Zaniechana droga krajowa uznaną być może za drogę powiatową w sposób przepisany §. 2.

Zaniechana droga krajowa, nieuznana za powiatową, równie jak zaniechana droga powiatowa, stają się drogami gminnemi, jeżeli służą do użytku publicznego (§. 1. ustęp 4.).

Zaniechana droga do użytku publicznego nie służąca sprzedaną zostanie na rzecz funduszu tej kategoryi dróg, do której należała. Wydział krajowy dla dróg krajowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych zarządzi bezzwłocznie oszacowanie gruntów przez znawców nieinteresowanych i zawezwie do zapłacenia ceny szacunkowej tych właścicieli, których grunta z drogą się stykają. Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 60 od zawezwania złożoną nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytacyę.

§. 5.

Niniejsza ustawa nie narusza praw i obowiązków opartych na specyalnych tytułach prawnych.

II. Pokrycie kosztów.

A. Koszta dróg krajowych.

§. 6.

Koszta budowy i utrzymania dróg krajowych ponosi fundusz krajowy, do którego też wpływają dochody z myt, ustanowionych na tych drogach, kary dyscyplinarne, kary pieniężne nałożone z powodu przekroczeń policyjnych na drogach krajowych i wynagrodzenia za szkody zrządzone na tych drogach.

Czy i o ile powiaty, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do kosztów budowy i utrzymania dróg krajowych oznaczonem będzie w każdym pojedynczym wypadku ustawą krajową.

§. 7.

Jeżeli droga krajowa przechodzi przez miejską lub wiejską osadę i jedynie z powodu szczegółowych potrzeb tych osad wymaga większych kosztów na budowanie ścieków, kanałów, bruków i t. p.,

całą stąd wynikającą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada.

§. 8.

Jeżeli z powodu uwzględnionych życzeń pewnej osady drodze krajowej miałby być nadany kierunek przecinający tę osadę, która inaczej bez uszczerbku powszechnego ruchu mogłaby być pominiętą, natenczas osada ta ponosi sama nadwyżkę wydatków budowy i utrzymania, spowodowaną przez zmianę zamierzonego kierunku drogi.

§. 9.

Dopóki droga uznana za krajową nie będzie mogła być oddaną-w całości lub części-do użytku publicznego, komunikacya w kierunku tejże drogi, winna być utrzymywaną kosztem tych, którzy do jéj utrzymania byli przedtem obowiązani.

B. Koszta dróg powiatowych i gminnych.

§. 10.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych ponosi fundusz dróg powiatowych, gminnych zaś dróg — fundusz dróg gminnych.

§. 11.

Źródłami funduszów dróg powiatowych i gminnych są:

1) Prestacye;

2) Datki fabryk i przedsiębiorstw zużywających niezwykłym sposobem drogę nieomyconą;

3) Dochody z myta;

4) Kary pieniężne za przekroczenia policyi drogowej, kary dyscyplinarne, kary z powodu zatajenia prestacyi i wynagrodzenia za szkody zrządzone na drogach;

5) Własne dochody zarządu dróg, jako to: ze sprzedaży starych materyałów, niepotrzebnych gruntów i budynków, z wydzierżawienia trawy i t. p.

6) Odsetki od własnych kapitałów;

7) Datki dobrowolne lub uiszczane na mocy specyalnych tytułów (§. 5.);

8) Subwencye;

9) Dodatki do podatków.

Dochody pod liczbami 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. wymienione służą tylko dla tych dróg i przedmiotów, dla których są przeznaczone.

§. 12.

Prestacye.

Posiadacze bydła roboczego w gminie i na obszarze dworskim winni odrabiać rocznie po dwa dni ciągłe od każdej sztuki tegoż bydła, dodawać odpowiednie miejscowym stosunkom zaprzęgi i parobka do każdego zaprzęgu. Koń wierzchowy liczy się do bydła roboczego. Dzień odrobiony parobydlanym zaprzęgiem uważany będzie za prestacyę dwóch dni ciągłych.

Kto posiada tylko jednę sztukę bydła roboczego a jest przytem właścicielem domu, winien oprócz prestacyi od bydlęcia swego odrabiać rocznie jeszcze po trzy dni piesze.

Kto nie posiada bydła roboczego odrabiać będzie rocznie po sześć dni pieszych od każdego numeru domu, a jeżeli nie posiada domu po trzy dni od swej rodziny.

Kto nie należy do żadnej z powyższych kategoryi a prowadzi samoistne gospodarstwo domowe, winien odrabiać rocznie po dwa dni piesze.

Wszakże wolno będzie zarządowi w razie uznanej przez niego potrzeby zmienić robotę ciągłą na pieszą w stosunku trzech dni pieszych za jeden parobydlany dzień ciągły. Lecz w drodze takiej zamiany nie można żądać od kontrybuenta więcej niż sześć dni pieszych w jednym roku.

Tylko taka prestacya może być przeniesioną na rok następny, której kontrybuent mimo wezwania do końca roku nie uiścił.

§. 13.

Za podstawę do obliczenia prestacyi rocznej w każdym roku służyć będzie stan bydła, domów, rodzin i pojedynczych osób (§. 12 ustęp 4.), jaki znajdywał się w gminie i na obszarze dworskim dnia 15. września poprzedniego roku.

§. 14.

Gminy i obszary dworskie tego samego powiatu obowiązane do prestacyi w robociznie dla

*

pewnej drogi powiatowej, stanowią jej okręg konkurencyjny.

§. 15.

Uwolnieni od prestacyi są:

1) Dla dróg powiatowych: gminy i obszary dworskie więcej niż dwanaście kilometrów w prostej linii od miejsca roboty oddalone;

2) Osoby ustawą gminną uwolnione od ciężarów gminnych, o ile nie posiadają bydła roboczego lub domów, osoby zostające w zupełnem ubóstwie, a z powodu wieku lub słabości niezdolne do roboty i niemające w rodzinie członków do niej zdolnych, tudzież czeladź domowa i gospodarcza;

3) Mieszkańcy miast posiadających odrębne statuty gminne.

Rada powiatowa może uwolnić od prestacyi na rzecz dróg powiatowych miasta, w obrębie których utrzymanie bruków i dróg wyczerpuje wartość całej przypadającej na nie rocznej prestacyi i dochód z poboru myta. Uwolnienie takie połączone jest zawsze z obowiązkiem utrzymywania — wyłącznym kosztem miasta — dróg powiatowych, terytoryum miasta przecinających.

§. 16.

Robota dzienna rozpoczyna się w czasie od 1. kwietnia do końca września o godzinie 7. z rana, w czasie zaś od 1. października do końca marca o godzinie 8. z rana i trwa do zachodu słońca.

Dzień, w którym kontrybuent przybył później, odeszedł wcześniej, lub wykonywał robotę opieszale nie będzie mu policzony. Kontrybuentom miejscowości oddalonych więcej niż sześć kilometrów w prostej linii od miejsca roboty, przyjętym będzie czas na przybycie stracony w stosunku jednej godziny do sześciu kilometrów nadwyżki oddalenia.

§. 17.

Robociznę prestacyjną można wykonać w naturze a to: osobiście, lub przez zastępcę uzdolnionego, wolno też wykupić się od niej w całości, lub częściowo, przez złożenie jej wartości pieniężnej z potrąceniem piątego procentu, w przeciągu sześciu tygodni od dnia ogłoszenia repartycyi.

W razie potrzeby gotowizny przez zarząd drogowy uznanej za niezbędną spłaconą być musi w gotowiźnie część nieprzewyższająca jednak $^1/_3$ rocznej robocizny prestacyjnej.

Kontrybuentom odrabiającym prestacyę w naturze wyznaczoną będzie o ile możności robota wymiarowa. Cieśle, murarze, kamieniarze i t. p. odrabiający swoję powinność osobiście, mogą być użyci do robót ich rzemiosłu właściwych; wszakże robota taka policzoną będzie w stosunku jej wartości do wartości pracy zwykłych robotników.

§ 18.

Z ogółu prestacyi w okręgu konkurencyjnym przypada zwyczajnie połowa na drogę powiatową. Druga połowa tej prestacyi jak niemniej prestacye miejscowości, nie należących do żadnego okręgu konkurencyjnego, winny być zużyte na drogi gminne. Wyjątkowo może Rada powiatowa zmienić powyższy stosunek podnosząc udział aż do $^2|_3$ prestacyi na rzecz: bądź dróg powiatowych, bądź gminnych, może też powołać gminy i obszary dworskie do konkurencyi na rzecz sąsiedniej drogi gminnej, pozostawiając wszakże na miejscowe potrzeby przynajmniej $^1/_3$ rocznej prestacyi.

Za całość rocznej prestacyi odpowiedzialni są w obec powiatu: gmina i obszar dworski, a w obec gminy i przełożonego obszaru dworskiego: posiadacze bydła i domów, głowy rodziny i pojedyncze do prestacyi obowiązane osoby. W razie zatajenia skaże Wydział powiatowy winnych na zapłacenie potrójnej wartości zatajonej prestacyi i na koszta wywołane sprawdzeniem rzeczy.

§ 19.

Datki fabryk, przedsiębiorstw i kolei żelaznych.

Jeżeli użytkowanie kopalń lub kamieniołomów, albo przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne drogę nieomyconą powiatową, lub gminną niezwykłym sposobem zużywa lub psuje, natenczas właściciele lub przedsiębiorcy obowiązani będą do osobnego datku na rzecz tej drogi.

Nie mniej też przyczyniać się będą przedsiębiorstwa kolei żelaznych, nieeraryalnych, osobnym datkiem do budowy i utrymania dróg, łączących stacye kolei żelaznych z najbliższemi drogami bitemi tudzież z miastami i miasteczkami.

Wysokość tych datków i sposób ich uiszczania należy oznaczyć ugodą między Wydziałem powiatowym i stroną. Jeżeli nie przyjdzie ugoda do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem o wysokości datków i sposobie ich uiszczania.

§. 20.

Myta.

Myta: drogowe, mostowe, przewozowe i kopytkowe, stanowią przedmiot osobnych ustaw i rozporządzeń; wszakże koncesye na pobieranie myta nadane w drodze administracyjnej, uważane będą za wygasłe, jeżeli w przeciągu trzech lat od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy, nie zostaną odnowione w drodze przepisanej.

Miejsce dla stacyi mytniczych na drogach powiatowych i gminnych, oznacza Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową.

Rozstrzyganie sporów co do uwolnienia od myta, należy do władz rządowych, stosownie do istniejących przepisów.

§. 21.

Subwencye.

Do budowy drogi powiatowej, lub gminnej, ważnej pod względem komunikacyi a zbyt dla powiatu lub gminy i obszaru dworskiego kosztownej może być udzielone wsparcie z funduszu krajowego.

Toż samo może mieć miejsce z funduszu powiatowego dla dróg gminnych.

§. 22.

Dodatki do podatków bezpośrednich.

Potrzeby, na które nie wystarczają źródła dochodu funduszu drogowego, wymienione w §. 11. L. 1. do 8., pokryte zostaną przez dodatki do podatków bezpośrednich a mianowicie: przy drogach powiatowych przez dodatki w obrębie całego powiatu, przy drogach zaś gminnych przez dodatki w obrębie gminy i obszaru dworskiego.

Dodatki na rzecz dróg gminnych nie mogą wszelako przenosić pięciu centów od jednego złotego reńskiego a dodatki na rzecz dróg powiatowych uchwalone być mogą tylko w granicach zakreślonych §. 23. ustawy o Reprezentacyi powiatowej.

§. 23.

Postanowienie §. 7, tyczące się ponoszenia nadwyżki kosztów budowy, nie mniej postanowienie

§. 9. względem utrzymania drogi uznanej za krajową, lecz jako takiej do użytku publicznego nieoddanej, mają być zastosowane także do dróg powiatowych.

III. Roboty spowodowane wypadkami elementarnymi.

§. 24.

Jeżeli komunikacya przez wypadki elementarne jak n. p. zaspy śniegowe, powodzie i t. p. została zagrożoną lub całkowicie przerwaną, natenczas obowiązani są do robót nie cierpiących zwłoki:

a) przy drogach krajowych i powiatowych: mieszkańcy pobliskich — przez Radę powiatową oznaczyć się mających — miejscowości, za wynagrodzeniem przez Wydział krajowy ustanowionem;

b) przy drogach gminnych: kontrybuenci do prestacyi drogowej obowiązani, przyczem dzień odrobiony liczony im będzie za pół dnia zwykłej powinności, która strąconą zostanie z prestacyi bieżącej a w braku takowej z prestacyi następującego roku.

IV. O zakresie działania Reprezentacyj i władz autonomicznych w sprawach drogowych, o ile nie jest oznaczony w paragrafach poprzedzających:

Sejm krajowy.

§. 25.

Sejm krajowy stanowi:

1) o funduszach potrzebnych na budowę i utrzymanie dróg krajowych;

2) o zasiłku z funduszu krajowego na budowę dróg powiatowych i gminnych (§. 21.).

Wydział krajowy.

§. 26.

Wydział krajowy:

1) Prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg krajowych i naczelny nadzór nad budową i utrzymaniem dróg powiatowych i gminnych tudzież nad ich funduszami i wydaje w granicach niniejszej ustawy i w celu jej przeprowadzenia potrzebne rozporządzenia i instrukcye.

2) Wyznacza w granicach uchwały sejmowej wsparcie z funduszu krajowego na budowę dróg powiatowych i gminnych (§ 21.).

3) Mianuje — jeżeli tego uzna potrzebę — delegatów, lub komitety dla spraw drogowych, oznaczając ich zakres działania.

4) Stanowi o cenie wykupna prestacyi w powiecie, jeżeli Rada powiatowa tego obowiązku w należytym czasie nie dopełni.

5) Rozstrzyga spory między Radami powiatowemi co do kierunku dróg powiatowych, równie jak co do środków, którymi każda z nich do budowania i utrzymania takowych ma się przyczyniać; nakoniec rozstrzyga sprawy drogowe, w drodze odwołania się doń wniesione.

§. 27.

Rada powiatowa.

Rada powiatowa:

1) nadzoruje zarząd funduszu dróg powiatowych;

2) oznacza ceny wykupna robocizny pieszej i ciągłej (§. 17.) przy uchwaleniu preliminarza;

3) uchwala rozdział ogółu prestacyi pomiędzy drogi powiatowe i gminne (repartycya powiatowa), tudzież preliminarz robót i budżet dróg powiatowych;

4) uchwala w razie niedoboru dodatki do podatków bezpośrednich na potrzeby dróg powiatowych:

§. 28.

Wydział powiatowy.

Wydział powiatowy:

1) prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg powiatowych, utrzymuje ich inwentarz i zdaje z końcem każdego roku sprawę o stanie dróg powiatowych i gminnych tudzież o ich funduszach Wydziałowi krajowemu i Radzie powiatowej;

2) sprawdza przedstawione sobie przez zwierzchności gminne wykazy prestacyjne, wdraża w razie wątpliwości dochodzenia i układa na podstawie sprawdzonych wykazów kataster drogowy całego powiatu i z uwzględnieniem preliminarzy dróg gminnych, projekt rozdziału ogółu prestacyi między drogi powiatowe i gminne, tudzież preliminarz robót i budżet dróg powiatowych;

3) ogłasza repartycyę powiatową, zawierającą spis wszystkich gmin i obszarów dworskich do ro-

bocizny na rzecz dróg powiatowych pociągnąć się mających z domieszczeniem wartości pieniężnej;

4) nadzoruje gminy, zwierzchności gminne i obszary dworskie co do budowania i utrzymywania dróg gminnych, a mianowicie czuwa nad całością funduszu drogowego gminnego, sprawdza i prostuje corocznie preliminarze dróg gminnych, zatwierdza ich budżety, odbywa przynajmniej raz w roku rewizyę wszystkich dróg gminnych i przekonuje się, czy prestacye drogowe zostały zużyte;

5) rozstrzyga spory drogowe między stronami tak z gminami jak obszarami dworskimi, a w drodze odwołania się między członkami gminy a jej zwierzchnością;

6) przedkłada Wydziałowi krajowemu na żądanie daty statystyczne, tyczące się dróg powiatowych i gminnych;

7) kieruje budową i utrzymaniem dróg krajowych, o ile ta czynność została mu przez Wydział krajowy poruczoną i nie może uwolnić się od tego obowiązku;

8) mianuje do załatwienia specyalnych spraw drogowych delegatów lub komitety drogowe także z po za grona swego, oznaczając ich zakres działania.

§. 29.

Rada gminna i przełożony obszaru dworskiego.

Rada gminna wspólnie z przełożonym obszaru dworskiego:

1.) stanowią o sposobie zarządu i użycia funduszu dróg gminnych i orzekają o uwolnieniu osób ubogich od prestacyi drogowej (: §. 15—2 :);

2.) stanowią o preliminarzu robót i budżecie dróg gminnych, tudzież o rozdziale prestacyi przypadających na każdego kontrybuenta w obrębie gminy i obszaru dworskiego tak na rzecz dróg gminnych jak i powiatowych (repartycya gminna).

Do ważności każdego w tym zakresie powziąć się mającego postanowienia, potrzeba porozumienia między Radą gminną a przełożonym obszaru dworskiego.

§. 30.

Zwierzchność gminna.

Zwierzchność gminna:

1.) Sporządza spis kontrybuentów w gminie i ich prestacyi;

4

2.) ogłasza repartycyę gminną i ceny wykupna robocizny;

3.) czuwa nad tem, aby wszelkie prestacye datki i dodatki do podatków na rzecz dróg gminnych tak z gminy jak i z obszaru dworskiego, uiszczone były w sposób właściwy i na czasie.

Przełożony obszaru dworskiego.

§. 31.

Przełożony obszaru dworskiego sporządza spis prestacyi rocznej, przypadającej na obszar dworski ogłasza repartycyę oraz ceny wykupna robocizny kontrybuentom na obszarze dworskim prócz właściciela zamieszkałym.

Celem kontroli winien on wglądać we wszystkie czynności przekazane §. 30. zwierzchności gminnej, a w razie spostrzeżenia jakiejkolwiek nieprawidłowości donieść o tem Wydziałowi powiatowemu.

Zwierzchność gminna wspólnie z przełożonym obszaru dworskiego.

§ 32.

1.) prowadzą techniczny i administracyjny zarząd dróg gminnych;

2.) utrzymują kataster dróg gminnych, układają corocznie na podstawie katastru preliminarz robót i budżet tych dróg i utrzymują ich inwentarz;

3.) przedstawiają Wydziałowi powiatowemu wykazy prestacyi drogowych przypadających na gminę i obszar dworski;

4.) czuwają pod własną odpowiedzialnością nad należytym stanem dróg gminnych, i z końcem każdego roku zdają o tem sprawę Wydziałowi powiatowemu.

5.) przedkładają na żądanie Wydziału powiatowego wszelkie wyjaśnienia i daty dróg publicznych się tyczące.

V. Środki zaradcze.

§. 33.

Jeżeliby Rada powiatowa, lub Wydział powiatowy zaniedbywały w czemkolwiek bądź swoich obowiązków, natenczas Wydział krajowy zaradzi temu w sposób, jaki za odpowiedni uzna na koszt i stratę powiatu. Taka sama władza przysługuje Wydziało-

wi powiatowemu nad Radą gminną, zwierzchnością gminną i przełożonym obszaru dworskiego, a nadto może Wydział powiatowy członka zwierzchności gminnej i przełożonego obszaru dworskiego, zaniedbującego swoich obowiązków, skazać na grzywny do 20 zł. w. a.

Koszta komisyi wywołane przez żalącego się ponosi tenże, jeżeli zażalenie w całości, lub częściowo za niesłuszne uznanem zostało, w przeciwnym razie ponosi je dotyczący fundusz drogowy.

VI. Nadzór rządowy.

§ 34.

Władze polityczne mają prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych każdy bez przeszkody mógł używać, tudzież, ażeby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie było zagrożone. W razie takiego zaniedbania zażądają zaradzenia od organu sprawującego bezpośrednią administracyę, a gdy krok ten zostanie bezskutecznym lub w razie niebezpieczeństwa zarządzą stosowne środki na koszt obowiązanych i właściwy organ bezzwłocznie o tem uwiadomią.

VII. Odwołanie się do wyższej władzy i przedstawienia.

§. 35.

Wszystkie odwołania się do wyższej władzy autonomicznej i przedstawienia winny być wniesione w przeciągu dni 14. do tej władzy, która orzeczenie wydała lub jest organem wykonawczym Reprezentacyi, która uchwałę powzięła. Jeżeli reprezentacya, lub władza, która orzeczenie wydała uważa odwołanie się do władzy wyższej za słuszne, natenczas przyjąć je może jako przedstawienie i zmienić swoje pierwotne orzeczenie o ile nie zostało niem przyznane prawo komu innemu.

Przedstawienia i rekursy przeciw repartycyom prestacyi nie wstrzymują egzekucyi. Jeżeli zaś przed-

stawienie lub rekurs odniesie skutek, należy się stronie zwrot uiszczonej już prestacyi przez potrącenie prestacyi bieżącego, lub następnego roku, a w braku takowej — w gotowiźnie.

Od orzeczeń władzy politycznej, wydanych z mocy §. 34. niniejszej ustawy, można odwołać się do c. k. Namiestnictwa, które rozstrzyga sprawę w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

Od orzeczeń i rozporządzeń Wydziału krajowego nie ma odwołania.

VIII. Egzekucya.

§. 36.

Prestacye, koszta poniesione w skutek przedsięwzięcia środków zaradczych na koszt i stratę powiatów, gminy, przełożonego obszaru dworskiego i członka zwierzchności gminnej, kary dyscyplinarne, kary z powodu zatajenia prestacyi, wynagrodzenia za szkody zrządzone na drogach, kary policyjne za przekroczenia przepisów drogowych, datki z powodu niezwykłego zużycia drogi i datki kolei żelaznych (§. 19.), i koszta postępowania wykonawczego ściągane będą w drodze egzekucyi politycznej.

Do prowadzenia tej egzekucyi powołanym jest względem gmin i obszarów dworskich starosta powiatu, względem kontrybuentów w gminie — zwierzchność gminna, a względem kontrybuentów na obszarze dworskim, prócz właściciela zamieszkałych, przełożony tegoż obszaru. Według okoliczności może jednak starosta z ominięciem gminy, a względnie obszaru dworskiego, jako całości, przystąpić do egzekucyi wprost przeciw pojedynczym kontrybuentom.

Zamiast ściągnięcia prestacyi w naturze lub pieniądzach można w drodze egzekucyi zarządzić wykonanie roboty na koszt obowiązanego i ściągnąć od niego poniesione przez to wydatki, chociażby one przekraczały ustanowioną przez Radę powiatową wartość pieniężną tej robocizny.

IX. Postanowienia końcowe.

§. 37.

Ustawa ta obowiązywać będzie co do sporządzenia spisu kontrybuentów, ich prestacyi, katastrów, preliminarzy robót ogłoszeń cen prestacyi, budżetów i repartycyi powiatowych i gminnych: od dnia 15. września roku następującego po jej ogłoszeniu, a co do reszty jej postanowień: od dnia 1. stycznia następującego roku, z którym to dniem ustawa z dnia 18. sierpnia 1866. r. o prestacyach i kompetencyi co do dróg publicznych, traci moc obowiązującą.

§. 38.

Wykonanie niniejszej ustawy polecam Memu Ministrowi spraw wewnętrznych.

LWÓW, 1875.
Z DRUKARNI INSTYTUTU STAUROPIGIAŃSKIEGO
Pod zarządem St. Huczkowskiego.